

L'inégalité face à la mobilité : du constat à l'injonction

Autor(en): **Bacqué, Marie-Hélène / Fol, Sylvie**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Zeitschrift für Soziologie = Revue suisse de sociologie = Swiss journal of sociology**

Band (Jahr): **33 (2007)**

Heft 1

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-814221>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

L'inégalité face à la mobilité : du constat à l'injonction

Marie-Hélène Bacqué* et Sylvie Fol**

1 La mobilité comme valeur montante des sociétés urbaines

Travaux de recherche et politiques urbaines semblent depuis quelques décennies marqués par un processus d'internationalisation, de transfert et de diffusion. Des notions comme la gouvernance, la démocratie participative ou le développement durable sont utilisées dans des contextes très différents, à la fois pour rendre compte de transformations en cours et pour prescrire des changements au nom de « bonnes pratiques », contribuant ainsi à reformuler les paradigmes de l'action urbaine. Il faut sans doute voir dans ce mouvement le prolongement d'échanges qui existaient déjà au tournant du siècle précédent lorsque s'élaboraient les premières politiques urbaines (Rodgers, 1998). Mais il résulte également du poids croissant des grandes institutions internationales, de la structuration de réseaux de chercheurs et de la diffusion de revues transnationales. C'est en partant de ce constat que nous voudrions analyser le succès de la thématique de la mobilité dans la recherche urbaine et sa prise en compte dans les politiques publiques dans les contextes états-unien et européen.

La littérature urbaine est en effet florissante pour décrire l'accroissement de la mobilité, dans ses différentes dimensions. Cette thématique n'est cependant pas nouvelle : polysémique, la notion de mobilité a été initialement utilisée par Sorokin (1927) pour analyser les processus de mobilité sociale. Cette approche globale et macro-sociale, s'intéressant aux modalités de la circulation des individus à l'intérieur de la société (Bourdin, 2005) a ouvert la voie à des travaux qui considèrent la mobilité sociale comme le résultat de conduites individuelles (Blau et Duncan, 1967). Par la suite ont été développées des analyses portant sur la dimension spatiale de la mobilité, donnant lieu à de multiples définitions, voire à un émiettement de la notion. Aujourd'hui, on peut recenser quatre acceptions de la mobilité spatiale, relevant d'approches disciplinaires différentes : mobilité résidentielle, mobilité quotidienne, migrations et voyages (Kaufmann, 2006). Nous nous intéressons ici aux deux premières. Les travaux récents analysent en effet les effets du développement de ces deux formes de mobilité sur les rapports des citoyens à la territorialité. En favori-

* Professeur de Sociologie à l'Université d'Evry, CRH – UMR LOUEST, marie-helene.bacque@paris-valdeseine.archi.fr.

** Maître de Conférences en Aménagement et Urbanisme à l'Université Paris 1, CRIA – UMR Géographie-Cités.

sant l'individualisation des pratiques citadines et une « pluricentration » la mobilité multiplierait les choix de chacun et partant, son degré de liberté (Rémy, 1996).

Le succès de la thématique de la mobilité dépasse d'ailleurs largement le champ urbain, au point de représenter une norme et une valeur du « nouvel esprit du capitalisme » (Boltanski et Chiapello, 1999). Vertus premières dans le monde du travail (Lautier, 2000), mobilité et flexibilité sont aussi présentées comme des conditions de l'intégration sociale et de l'autonomie individuelle. La capacité à se connecter à un univers réticulaire constitue dès lors une ressource et l'individu est évalué sur sa faculté à se déplacer et à s'adapter. Cette montée de la mobilité comme exigence et comme valeur s'inscrit dans un processus large d'individuation qui n'est certes pas nouveau et a accompagné la naissance de la société industrielle et urbaine, mais qui tend à s'accélérer dans la société post-industrielle au point d'en devenir l'une des caractéristiques.

Cependant, l'accès différencié à la mobilité contribue à créer de nouveaux écarts entre individus et groupes sociaux et cette nouvelle forme d'inégalité est l'objet de nombreux travaux. Alors que les groupes les plus précarisés ont un accès limité à la mobilité (Haumont et Levy, 1994), les groupes dominants possèdent une grande capacité de délocalisation : ils profitent de réseaux sociaux qui ne sont pas fondés sur la seule proximité spatiale et disposent de grilles de lecture de l'espace transposables d'un lieu à un autre, leur donnant une faculté plus importante à se déplacer (Rémy et Voyé, 1992). Ils sont ainsi en mesure de sélectionner leur localisation résidentielle, de se placer sur le marché du travail ou de choisir leurs lieux de loisir. A l'opposé, ceux dont l'aptitude à la mobilité est la plus faible courent le risque de l'isolement et de la marginalisation (Urry, 2000; Orfeuil, 2004). Même dans le contexte suisse, où les politiques de transports collectifs sont particulièrement développées et souvent prises en exemple, l'accès différencié à la mobilité peut être à l'origine d'un accroissement des processus de différenciation socio-spatiale (Schuler et al., 1997; Kaufmann, 2004). Le concept de motilité proposé par Kaufmann (2002, Kaufmann et al., 2004) permet d'appréhender « la manière dont chaque acteur s'approprie le champ des actions possibles dans le domaine de la mobilité et l'utilise pour mener à bien ses projets personnels ». La motilité est ainsi présentée comme un potentiel ou comme un capital individuel, dont la distribution est inégalitaire. Le concept de motilité permet de distinguer la notion de mobilité de celle de déplacement et de transport. En effet, si la motilité n'a pas nécessairement pour objectif de se transformer en déplacement, elle est aussi à la base de formes de déplacement diverses et de choix de modes de transports variables. L'utilisation des modes de transport est ainsi liée à des motilités spécifiques tandis que les potentiels de vitesse associés à certains moyens de transport peuvent très bien demeurer à l'état de « latence » (Kaufmann, 2006)¹.

1 Kaufmann (2002) met en évidence la confusion regrettable mais souvent opérée entre le potentiel de vitesse offert par les techniques de transport et les stratégies de mobilité des individus, qui

C'est à partir du constat de l'émergence de cette nouvelle forme d'inégalité que des politiques publiques tendant à favoriser l'accès à la mobilité urbaine des « pauvres »², qu'elle soit résidentielle ou liée aux déplacements, ont été développées ces dernières années dans plusieurs pays européens et en Amérique du Nord. Ces politiques sont généralement étudiées séparément. Elles partent cependant d'un même postulat : la concentration de la pauvreté dans des territoires ségrégués est problématique en ce qu'elle engendre un processus d'isolement spatial et social qui renforce les difficultés d'accès à l'emploi et les formes de dépendance sociale. Ce processus d'isolement est lui-même lié à une inscription faible dans des réseaux sociaux « efficaces » en termes d'insertion sociale et économique, et à l'éloignement des zones d'emplois. Dès lors, l'immobilité apparaît comme un obstacle à l'insertion sociale et économique des individus. Il faut donc promouvoir des politiques d'accès à la mobilité. Notre propos est ici de revenir sur ce postulat et ce raisonnement à partir d'une analyse des politiques publiques qui s'en inspirent et au regard d'une revue de la littérature urbaine traitant de cette question.

Nous accorderons une place particulière aux travaux américains, les débats dans le domaine de la mobilité ayant eu une influence décisive sur les recherches et les politiques menées en Europe. Nombre de notions et de concepts, ainsi que leur pendant en termes d'expérimentations politiques et de « bonnes pratiques », traversent l'Atlantique. Mais ces transferts ignorent souvent les conditions d'élaboration scientifique et les débats qui les accompagnent, au risque de l'importation de présupposés liés à des contextes culturels et idéologiques spécifiques (Bourdieu et Wacquant, 1998).

Les travaux auxquels nous nous intéressons sont pour la plupart à visée opérationnelle et ont pour but d'éclairer responsables politiques et professionnels ou d'évaluer les politiques dites de mobilité. Ce champ d'étude, comme d'ailleurs tout un pan de la recherche urbaine, se comprend en articulation entre débats scientifiques, politiques publiques et action urbaine. Dans une première partie, nous présenterons rapidement les politiques publiques d'aide à la mobilité, tant du point de vue des déplacements quotidiens que de la mobilité résidentielle et montrerons comment ces politiques s'orientent aujourd'hui vers une approche individuelle visant à « faire bouger » les « pauvres » pour faciliter leur intégration professionnelle et sociale. La seconde partie analysera les débats scientifiques qui ont nourri la construction de ces politiques, à partir de deux grandes discussions développées initialement aux Etats-Unis puis importées en Europe : le débat sur le « *spatial mismatch* » et le débat sur les « effets de quartier ». Nous mettrons l'accent sur la manière dont la référence

peuvent très bien ne pas utiliser ce potentiel.

2 La notion de quartier pauvre ou de population pauvre renvoie le plus souvent, dans la littérature nord-américaine, à un seuil de pauvreté fixé en fonction d'un plafond. C'est de façon beaucoup moins contrôlée que les qualificatifs de quartier pauvre, difficile, sensible, remplacent de plus en plus en France ceux de quartier populaire ou ouvrier, illustrant ainsi un glissement des représentations sociales. Pour notre part, nous utiliserons le qualificatif « pauvre » entre guillemets.

très réductrice à ces débats, en focalisant l'attention sur les effets négatifs de l'immobilité, laisse dans l'ombre une grande partie de la réflexion sur l'articulation entre ancrage et mobilité. En opérant un glissement du droit à la mobilité à l'injonction³ à être mobile, le discours dominant, à la fois académique, politique et médiatique, interdit de s'interroger sur les possibles ressources de l'immobilité autant que sur les coûts de la mobilité.

2 Les politiques d'aide à la mobilité

Les politiques d'aide à la mobilité ont émergé dans les années quatre-vingt-dix. Elles s'adressent aux citoyens « pauvres » et résidant dans des quartiers « pauvres » pour favoriser leurs déplacements quotidiens et leur mobilité résidentielle.

2.1 Les politiques d'aide aux déplacements des citoyens « pauvres »

L'aide au déplacement des « pauvres » est apparue comme un objectif majeur des politiques de transport et d'aide sociale menées dans les années quatre-vingt-dix aux Etats-Unis comme dans plusieurs pays d'Europe. Aux Etats-Unis, le *Transportation Equity Act for the 21st Century* (TEA-21) de 1998 définit comme priorité la prise en compte des besoins de déplacements des « pauvres » et des minorités ethniques. En Grande Bretagne, le premier rapport de la *Social Exclusion Unit*, créée en 1997 après le retour du gouvernement travailliste, insiste sur le « déficit d'accessibilité » de certains quartiers conjugué à la faiblesse et à l'inadaptation des services publics. La politique de la ville française se situe dans la même perspective en cherchant à désenclaver les quartiers dits en difficultés, à favoriser l'accessibilité des zones d'emploi et à insérer des quartiers dans la ville et dans les réseaux de transport par des actions territoriales.

Plus récemment, l'enjeu de la mobilité des « pauvres » s'est en partie réorienté dans la perspective des politiques de *Workfare* visant le retour à l'emploi des populations précarisées, le manque de mobilité étant avant tout considéré comme un obstacle à la recherche d'emploi. Les politiques se tournent alors vers des aides individuelles, cherchant à développer « l'employabilité » des individus et, pour ce faire, leur capacité à se déplacer.

Aux Etats-Unis, depuis la réforme du *Welfare* de 1996, les fonds fédéraux et locaux ont été utilisés massivement pour créer des programmes d'aide à la mobilité,

3 Cette injonction à la mobilité concerne aussi bien la mobilité résidentielle que la mobilité quotidienne. Elle inclut la mobilité sociale puisque c'est en devenant mobiles dans l'espace que les individus sont supposés accéder à de meilleurs résultats scolaires, des conditions d'insertion professionnelle plus favorables et des réseaux sociaux plus efficaces. Ce postulat ignore les conclusions des travaux sur la motilité, qui montrent bien que ce n'est pas parce que le potentiel de mobilité existe que la mobilité augmente. Non seulement ce potentiel n'est pas nécessairement utilisé, mais lorsqu'il l'est, ce peut être de manière très sélective (Kaufmann, 2005).

comme le programme *Access to Job*, qui doit permettre l'adaptation des systèmes de transports en commun pour les salariés à bas revenus. Mais les solutions les plus fréquemment préconisées aujourd'hui concernent des aides individuelles à la motorisation. En France comme en Grande-Bretagne, l'approche urbaine privilégiant les transports collectifs reste présente. Elle est néanmoins complétée, ces dernières années, par de nombreuses initiatives émanant d'associations la plupart du temps soutenues par les collectivités locales qui ont abouti à la mise en place d'aides à la mobilité dont une partie sont tournées vers l'usage de la voiture⁴ (Le Breton, 2005; Coutard et al., 2006). Ce glissement, plus ou moins affirmé selon les contextes, de politiques de désenclavement à une aide à la mobilité témoigne du succès d'une approche individualisée faisant de la mobilité une ressource personnelle et un outil de l'insertion professionnelle.

2.2 Les politiques de mobilité résidentielle

Les politiques de mobilité résidentielle articulent également deux dimensions, territoriale et individuelle. D'un côté, elles sont présentées comme un moyen de combattre la ségrégation spatiale et la cristallisation de la pauvreté dans l'espace urbain; de l'autre, elles permettraient aux ménages qui en bénéficient, d'échapper à la culture de la pauvreté et de bénéficier des atouts d'un « bon » voisinage.

Aux Etats-Unis, ces politiques sont en partie issues des actions en justice d'associations liées au mouvement des droits civiques, qui obtinrent de la Cour Suprême plusieurs jugements imposant des expériences de déségrégation. Il en est ainsi de l'expérience des Gautreaux à Chicago, du nom d'une militante des Droits civiques à l'initiative de la plainte. Ce programme visait à favoriser la mobilité des familles noires par l'octroi d'une aide personnalisée au logement, celui-ci devant obligatoirement être situé dans des quartiers aisés de l'agglomération. Il a servi de modèle à une expérimentation fédérale lancée en 1992, *Moving to Opportunity*, financée par le HUD (Ministère Fédéral du Logement et de l'Urbanisme), qui a débuté en 1994 dans cinq villes (Baltimore, Boston, Chicago, New York et Los Angeles) et a permis le relogement de 4.500 familles habitant des logements sociaux (*public housing*) dans des quartiers dont au moins 40% des individus étaient considérés comme pauvres (Goering, 2003). Mais ces aides individuelles à la mobilité ont également été développées pour accompagner la démolition de quartiers d'habitat social dans le cadre des programmes HOPE VI initiés en 1994 par l'administration Clinton. Par ailleurs, c'est au nom de la mobilité résidentielle que, dès la fin des années soixante-dix, la construction de logements sociaux a été quasiment arrêtée au profit d'aides personnalisées.

La même évolution caractérise les politiques du logement menées en France une décennie plus tard. Récemment, la politique de rénovation urbaine engagée dans

4 La Grande-Bretagne privilégie néanmoins les aides à l'usage des deux-roues plutôt qu'à la mobilité automobile.

les quartiers « en difficultés » vise également à déplacer les ménages précarisés après démolition d'une partie des logements. Cette mobilité forcée est légitimée au nom d'une double assertion : habiter dans un quartier dit « difficile » ou « pauvre » serait doublement pénalisant, du point de vue de l'éloignement des secteurs d'emploi et en raison « d'effets de quartier » caractérisés par l'isolement social et la diffusion de normes « déviantes ». Ces deux affirmations font l'objet de deux débats scientifiques articulés.

3 Immobilité, *spatial mismatch* et effets de quartier : débats nord-américains et européens

La recherche urbaine nord-américaine a abordé de longue date la question des effets de l'absence de mobilité sur les conditions de vie et le destin social des ménages « pauvres » et/ou appartenant aux minorités ethniques. Cette thématique a été nourrie de travaux émanant de perspectives différentes mais qui convergent dans le fait de considérer l'immobilité comme problème. En effet, selon l'hypothèse du *spatial mismatch*, les processus de ségrégation, conjugués aux effets de la décentralisation des emplois, ont eu pour résultat d'éloigner les individus appartenant aux minorités ethniques, concentrés pour la plupart dans les centres-villes déshérités, des opportunités d'emplois localisées généralement en périphérie. Quant aux travaux sur les effets de quartier, ils partent de l'hypothèse selon laquelle la concentration durable de citadins précarisés dans certains espaces a pour effet de renforcer les effets négatifs de la pauvreté sur les destins sociaux des individus et ménages concernés. Dans les deux cas, la mobilité est invoquée comme moyen de sortir de l'isolement spatial et social créé par la ségrégation.

3.1 Un cadre théorique commun

Les débats sur le *spatial mismatch* et ceux sur les effets de quartier, menés la plupart du temps de manière disjointe⁵, puisent cependant à un fond théorique commun, constitué à partir des thématiques de l'*underclass* et du capital social. Les travaux sur l'*underclass* ont connu un retentissement académique et médiatique important, tout particulièrement dans les années quatre-vingt/quatre-vingt-dix. Cette notion, introduite par Myrdal en 1962, est reprise par le sociologue Wilson (1987). Tout en dénonçant les causes structurelles de la pauvreté des populations noires⁶ et de leur concentration dans les ghettos, Wilson désigne par le terme *underclass* un groupe constitué d'individus confrontés à de longues périodes de pauvreté et à un chômage

5 On peut toutefois noter l'exception des analyses de O'Regan et Quigley (1999) et de Chapple (2001).

6 Nous reprendrons ici les termes de « Noir » et de « Blanc » utilisés aux Etats-Unis dans le langage usuel comme dans la littérature scientifique, l'appellation de « Noir » renvoyant à l'origine « afro-américaine ».

structurel, dépendants de l'aide sociale, vivant dans une situation d'« isolement social » croissant et caractérisés par des traits comportementaux tels que l'affaiblissement des liens au travail, l'augmentation de la part des familles monoparentales, les difficultés à se marier, l'échec scolaire. La vision négative qui prévaut dans la thématique de l'*underclass* est toutefois contestée par de nombreux travaux qui montrent que les rapports sociaux dans les ghettos sont loin de se réduire à l'anomie ou à l'isolement social⁷. Si Wilson a par la suite abandonné le terme d'*underclass* pour celui de ghetto, il reste que la thématique de l'isolement social s'est imposée dans le champ de la recherche comme dans celui du travail social.

Les approches en termes de réseaux sociaux ou de capital social ont aussi une longue histoire. Elles ont été réactualisées par Putnam (2000), qui définit le capital social comme un ensemble de liens, de normes et de confiance facilitant la coordination et la coopération au sein d'un groupe ou d'une société. Les « communautés » efficaces sont celles qui possèdent un capital social important alors que le manque de ressources de certaines « communautés » serait dû à un faible capital social. Si la thèse générale de Putnam est que la société américaine dans son ensemble connaît un déclin du capital social, la faiblesse du capital social est vue comme une caractéristique majeure des quartiers « pauvres » et des individus qui y vivent : l'isolement spatial et social priverait ces individus de contacts avec des personnes appartenant à d'autres groupes sociaux. Et si les réseaux sociaux internes au quartier existent, le capital social qu'ils représentent n'aurait guère d'utilité pour les habitants des quartiers pauvres car il ne leur permet pas d'ouverture vers d'autres univers sociaux, seule clé d'accès aux emplois ou à la réussite sociale. Cette approche prolonge celle de Granovetter (1973) qui distingue liens forts et liens faibles, les seconds, noués à l'extérieur de la communauté et du voisinage, dans le cadre professionnel par exemple, étant considérés comme les plus efficaces dans la recherche d'emploi. Comme celles de Wilson, les conclusions de Putnam et de Granovetter sous-estiment cependant le rôle des réseaux sociaux internes au quartier dans l'accès à l'emploi ou à l'insertion sociale des habitants des quartiers pauvres (Chapple, 2001).

Ces deux perspectives, *underclass* et capital social, se rejoignent dans la thèse selon laquelle la concentration de populations « pauvres », rendues immobiles et « captives » de leur quartier, aurait pour effet de diminuer leur accès à l'emploi et aux réseaux sociaux « efficaces » en termes d'intégration professionnelle et sociale. Elles s'accompagnent d'une vision négative de ces quartiers et plus particulièrement de « groupes cibles » tels que les jeunes noirs sans emploi ou les jeunes femmes noires monoparentales. Largement mobilisées dans la littérature américaine, elles ont également fait l'objet d'une diffusion importante dans les travaux européens consacrés aux phénomènes de ségrégation et de pauvreté urbaine. Elles constituent le socle de la plupart des travaux portant sur la mobilité des « pauvres » qui a été abordée autour de deux questions : le *spatial mismatch* et les effets de quartier.

7 Voir en particulier Anderson (1999) et Newman (1999).

3.2 Les enjeux de la mobilité quotidienne : l'hypothèse du spatial mismatch

La thématique du *spatial mismatch* n'est pas récente : trente ans de recherches approfondies ont permis d'analyser aussi bien la genèse du processus que ses diverses manifestations. Kain, en 1968, est le premier chercheur à mettre en évidence, à partir d'un travail sur Chicago et Detroit, l'impact de la discrimination résidentielle sur l'emploi des minorités noires. Il montre que la ségrégation résidentielle affecte à la fois la distribution spatiale de l'emploi des Noirs et leur taux de chômage, et que le mouvement de suburbanisation des emplois a tendance à aggraver ces problèmes. Parmi les nombreux travaux qui s'en inspirent, appuyés sur des recherches empiriques, certains comparent les temps et les distances domicile-travail entre les salariés blancs et ceux appartenant à certaines minorités ethniques, Noirs et Hispaniques (Taylor et Ong, 1995). D'autres cherchent à mesurer l'impact de la distance à l'emploi sur les chances de sortie du chômage des individus « pauvres » ou appartenant aux minorités ethniques (Ihlanfeldt, 1994; Ong et Blumenberg, 1998). La plupart concluent à l'importance du facteur spatial dans les difficultés d'accès à l'emploi de ces populations, l'éloignement et le manque de mobilité se conjuguant pour les maintenir dans une situation d'isolement par rapport aux opportunités d'emploi. Plus récemment, les recherches se sont centrées sur la mesure de l'impact d'une amélioration des moyens de transport sur l'accès à l'emploi et ont abouti à des conclusions convergentes (Raphael et Stoll, 2002; Ong, 2002; Blumenberg, 2002).

Cependant, la thèse du *spatial mismatch* reste controversée. Le débat porte en premier lieu sur les rôles respectifs de l'espace, de la classe et de la race pour expliquer les difficultés d'accès à l'emploi des ménages les plus pauvres. En particulier, Ellwood (1986) ou Massey et Denton (1993) mettent en avant les barrières raciales comme obstacle principal à l'emploi des minorités⁸. Le rôle de l'éloignement géographique dans les difficultés d'emploi des individus appartenant aux minorités ethniques est également relativisé au regard de facteurs déterminants tels que les caractéristiques individuelles (formation, qualification) et les conditions du marché du travail (chômage, état de l'offre d'emploi) (O'Regan et Quigley, 1999). D'autres auteurs montrent la relative concentration des offres d'emplois non qualifiés dans les centres-villes, les résidents demandeurs d'emplois peu qualifiés ayant un meilleur accès à ces offres que ceux qui résident à la périphérie des aires métropolitaines (Shen, 2001). Au-delà, les travaux sur le *spatial mismatch* ont comme limite de se focaliser principalement sur l'accès aux emplois des hommes noirs ou hispaniques, négligeant la spécificité de certaines pratiques, notamment celles des femmes ou des bénéficiaires du *Welfare* (Blumenberg et Manville, 2004).

Dans la période récente, la thèse du *spatial mismatch* s'est diffusée de manière significative en Europe. En Grande-Bretagne, Thomas (1998) l'étaye par une analyse

8 Dans une enquête sur la situation des ménages noirs à Chicago, Ellwood trouve des taux de chômage semblables parmi les Noirs de niveau de formation comparable, et ce quel que soit leur lieu de résidence, à proximité ou non des centres d'emplois.

économétrique, mais il précise que la moindre propension à effectuer une mobilité domicile – travail n'explique qu'une partie (20%) du différentiel entre les probabilités de chômage des Blancs et des non-Blancs. Elargissant le cadre de l'analyse, Fieldhouse (1999) soutient que les caractéristiques d'un individu (classe sociale, « ethnicité », genre, âge, formation ...) affectent à la fois la localisation résidentielle et le statut d'occupation du logement, les réseaux sociaux et l'intensité du lien (« *attachment* ») au marché du travail et, dans un contexte économique, social et urbain donné, sa probabilité d'être au chômage (ou son employabilité). Le *spatial mismatch* ne serait donc qu'un facteur parmi d'autres, secondaire sans doute, dans le sur-risque de chômage touchant les individus membres des minorités ethniques (Coutard et al., 2006).

En France, les travaux empiriques s'inspirant de la thèse du *spatial mismatch* sont encore peu nombreux et ne dégagent pas non plus de ligne affirmée. A partir de travaux sur les Zones Urbaines Sensibles⁹ ou d'enquêtes sur les trajectoires des demandeurs d'emploi (DARES), le rôle de la distance aux emplois et le manque de moyens de transports dans l'explication du chômage est mis en évidence (Choffel et Delattre, 2002; Gobillon et Selod, 2002; Cavaco et Lesueur, 2002)¹⁰. Les travaux de Wenglenski (2004) débouchent sur deux résultats apparemment paradoxaux : si les distances au travail et les durées de navettes effectives sont très proches entre les catégories sociales, des disparités existent en termes d'accessibilité des marchés de l'emploi. Pourtant, les effets négatifs du manque de mobilité semblent un postulat acquis dans la littérature urbaine hexagonale. Le confinement spatial des ménages pauvres dans des quartiers de « relégation » se traduirait par une immobilité volontaire de ces ménages et par une attitude de repli (Donzelot, 2004). Les individus qui ne sont pas en mesure de se déplacer à la hauteur des exigences de la société contemporaine seraient condamnés à l'isolement relationnel ou enfermés dans une « désastreuse immobilité » (Lévy, 2000). Ils seraient alors soumis à un risque croissant de précarisation et de marginalisation. La vie quotidienne de ces « insulaires » se déroulerait donc dans d'étroites enclaves, qui seules permettent une certaine familiarité rassurante et une moindre contrainte, mais dont l'exclusive fréquentation les condamnerait à l'isolement relationnel (Le Breton, 2005). Ces analyses ne sont

9 Le terrain même des ZUS est d'ailleurs en lui-même problématique car il s'agit de territoires très hétérogènes du point de vue des critères sociaux et de la situation urbaine, déterminés en fonction de critères administratifs et d'arbitrages politiques.

10 Les conclusions de certains de ces travaux sont parfois nuancées. Lorsque Gobillon et Selod cherchent à mettre en avant les variables explicatives du chômage afin de vérifier l'hypothèse d'un *spatial mismatch* en Ile-de-France, la corrélation brute entre distance domicile-emploi et taux de chômage apparaît comme négative, remettant en cause cette hypothèse. La prise en compte du taux de motorisation rectifie l'effet de la distance « dans le sens prédit par la littérature » mais les variables de composition sociale sont explicatives à plus de 80% alors que les variables d'accessibilité ne le sont qu'à 34%. En analysant séparément les déterminants des taux de chômage des Français et des étrangers, il apparaît toutefois que les variables d'accessibilité affectent plus le taux de chômage des étrangers.

pas sans parenté avec la thèse des effets de quartier, centrée elle aussi sur les effets du « confinement spatial » des citoyens pauvres.

3.3 Les enjeux de la mobilité résidentielle : le débat sur les « effets de quartier »

La thèse des effets de quartier pose que la concentration des ménages pauvres dans des quartiers isolés spatialement et socialement du reste de la société urbaine a pour effet de redoubler les conséquences de la pauvreté en termes d'accès à l'emploi, de résultats scolaires ou de comportements dits déviants.

Elle a été influencée par les théories de la « contagion », développées notamment par Crane (1991) qui en a emprunté le modèle mathématique à l'épidémiologie. Les problèmes sociaux seraient en effet contagieux et se répandraient par l'influence des groupes de pairs. Comme pour les maladies, il existerait des niveaux critiques d'incidence des problèmes sociaux au sein de la population, au delà desquels les problèmes se répandent de manière exponentielle : l'épidémie se déclare. Certains types de population seraient plus sensibles à la contagion : les enfants de familles monoparentales, les hommes pauvres vivant en milieu urbain, les adolescentes noires pauvres...

Cette thèse fait l'objet, en Amérique du Nord, d'un débat tout aussi animé que celle du *spatial mismatch*. Des travaux nombreux se sont penchés sur l'influence du quartier, analysée selon différents registres : comportement des individus aux différentes périodes de la vie, et en particulier effets sur les conduites délinquantes ; état de santé ; niveau de « développement » des enfants et réussite scolaire ; accès à l'emploi et insertion professionnelle des jeunes et des adultes. Différentes synthèses (Ellen et Turner, 1997 ; Brooks-Gun et al., 1997 ; Marpsat, 1999) en dégagent des résultats mitigés sans conclusion claire. Si l'environnement social du quartier semble jouer un rôle dans les socialisations, la « réussite » et l'insertion sociale des individus, il reste très difficile de distinguer, parmi ces effets, ce qui relève du quartier à proprement parler et ce qui ressort des caractéristiques sociales des individus et des familles.

Un autre volet de recherche plus récent émane des évaluations des opérations de déségrégation (Goering, 2003). Mais ces évaluations ne confirment ni n'infirment l'hypothèse des effets de quartier. Si le déménagement dans des quartiers aisés a permis à certains ménages d'engager des parcours de mobilité sociale, ceux-ci sont jalonnés d'obstacles qui renvoient aux caractéristiques sociales de ces ménages. Pour d'autres, le déménagement s'est traduit par un isolement social accentué et de nouvelles difficultés. Dès lors, si les effets de contexte jouent bien dans le destin des ménages, on ne saurait pour autant les appréhender de façon simpliste et homogène. Interviennent ici les trajectoires sociales et familiales mais aussi différentes dimensions sociales, spatiales et institutionnelles de l'organisation urbaine des quartiers dont ne rend pas compte la catégorie de quartier « pauvre » ou quartier « aisé » (Bacqué et Fol, 2005, 2007)¹¹.

11 Pour une synthèse détaillée de ces travaux, voir Bacqué et Fol (2007).

La thématique des effets de quartier a été reprise au Canada et en Europe (Suède, Allemagne, Grande-Bretagne). Plusieurs auteurs mettent toutefois en avant les différences de contextes : les inégalités socio-spatiales sont probablement moins criantes du fait de politiques publiques beaucoup plus redistributives qu'aux États-Unis, qui contribueraient à relativiser les effets de quartier (Rose et Seguin, 2007; Friedrich 2002). Comme les travaux états-uniens, les travaux européens montrent des résultats contradictoires. En Grande-Bretagne, Buck (2001) conclut que les composantes individuelles de l'exclusion sociale sont corrélées aux caractéristiques du quartier de résidence. Atkinson et Kintrea (2001, 2004) affirment à partir de leurs travaux quantitatifs et qualitatifs qu'il est « pire d'être pauvre dans un quartier pauvre que dans un quartier mixte » mais ils évoquent également l'influence du contexte dans lequel se situe le quartier (état du marché de l'emploi, proximité des équipements publics, effets de stigmatisation, etc. ...) et le rôle décisif des réseaux sociaux sur les trajectoires des habitants. L'analyse de Brännström (2005) sur les destins de deux groupes d'enfants aux caractéristiques similaires vivant dans différents types de quartier de Stockholm à l'adolescence conclut à l'absence d'effets de quartier. Drever (2004) montre de son côté que les immigrants vivant dans des quartiers « ethniques » ne sont pas plus isolés des citoyens allemands que leurs homologues vivant dans des quartiers mixtes.

Ces résultats renvoient à la fois à des positions idéologiques et à un débat fondamental dans la sociologie urbaine sur les « effets de lieu » (Bourdieu, 1993). Ces mêmes oppositions structurent les travaux français (Bordreuil, 1997; Bidou, 1997; Authier, 2007)¹². Plus récemment, une vague de travaux portant sur la ségrégation reprennent à leur compte une partie des résultats des travaux américains, sans toutefois les situer dans le débat scientifique et politique. Ainsi, Maurin (2004) met en avant les effets positifs du déménagement des familles pauvres dans des quartiers plus favorisés, notamment en termes d'amélioration de la santé des enfants et de leur comportement. De même, Goux et Maurin (2004) s'inspirent explicitement des questions et des méthodes des travaux américains pour démontrer une forte corrélation entre les résultats scolaires et le milieu (défini par le niveau social du voisinage ou la date de naissance des enfants du voisinage). Ces analyses, qui rencontrent un important écho médiatique, tendent à produire un discours réducteur sur la nature des processus de ségrégation et leurs effets, qui n'est pas sans incidence sur la construction des politiques publiques.

12 En France, contrairement aux États-Unis, le débat sur les effets de quartier n'est pas exclusivement centré sur les quartiers pauvres. Pour une synthèse critique de ces débats, voir Authier (2007).

4 Du droit à l'injonction à la mobilité

Pour être fructueuse et rigoureuse, l'importation de catégories d'analyse et de résultats scientifiques dans le champ scientifique ou des politiques publiques appelle à revenir sur les conditions et les termes du débat. Du point de vue du diagnostic tout d'abord, on peut souligner la vision très négative des « quartiers pauvres » et bien souvent des « pauvres » eux-mêmes, qui prévaut dans la plupart des travaux, le terme même de « pauvre » renvoyant avant tout à un manque, à un déficit. De fait, il recouvre des situations sociales fort différentes qui sont pourtant unifiées dans une même représentation. Il est d'ailleurs significatif que ce terme ait remplacé le qualificatif de « populaire », ou d'« ouvrier », qui désignait une identité sociale reconnue. Par ailleurs, si la pauvreté a des effets sur les comportements, en particulier quand elle s'installe de façon durable et empêche par exemple toute projection dans l'avenir, les « pauvres » acquièrent davantage ces comportements parce qu'ils sont dépossédés que du fait d'une « culture de la pauvreté » qui serait liée à la contagion ou à l'isolement social (Gans, 1991). A l'opposé, la vision normative portée sur les quartiers populaires, qu'ils soient décrits en termes d'*underclass* ou d'exclusion, érige les modes de vie et comportements des couches moyennes en norme et en modèle. La mobilité résidentielle permettrait ainsi aux individus de profiter d'un apprentissage par l'exemple (Bauder, 2002). La dimension des solidarités locales comme ressource est ainsi largement passée sous silence. Or de nombreux travaux concluent que les réseaux sociaux jouent un rôle essentiel dans la vie quotidienne des habitants des quartiers populaires (Barnes, 2003; Coutard et al., 2002, 2004), y compris dans la recherche d'emploi (Chapple, 2001). Comme les travaux de l'École de Chicago l'ont montré depuis longtemps, l'homogénéité sociale et ethnique du quartier peut représenter une ressource plutôt qu'un frein à l'intégration des habitants, notamment dans le cas des primo-arrivants (Murie et Musterd, 2004). Les évaluations du programme MTO confirment d'ailleurs que le déménagement d'une famille « pauvre » dans un quartier aisé peut se solder par la perte des liens sociaux et des ressources d'entraide, la cohabitation avec des ménages plus aisés contribuant à accentuer le sentiment de distance sociale. De plus, dans les quartiers aisés, l'accès aux services sociaux est probablement moins facile et la pauvreté plus « cachée » (Atkinson et Kintrea, 2004).

Enfin, si l'absence de mobilité est certes une composante importante de l'expérience de la pauvreté, la distance spatiale aux emplois n'est pas nécessairement déterminante dans les processus d'exclusion professionnelle. Les marchés du travail des personnes les moins qualifiées sont avant tout locaux (Shen, 2001), en particulier en ce qui concerne l'emploi féminin (Chapple, 2001; Hanson et Pratt, 1992). Pour les actifs les moins qualifiés, la proximité de l'emploi a pour effet de réduire les coûts de l'éloignement (Vignal, 2005). Il n'est ainsi pas clairement démontré que le manque de mobilité soit réellement un obstacle à l'employabilité des individus.

Le rôle du « capital humain » ou celui de la discrimination raciale semblent tout aussi déterminants.

Ainsi, la montée en puissance de l'injonction à être mobile se heurte en partie à l'expérience des ménages pauvres et aux stratégies concrètes qu'ils mettent en oeuvre pour « s'en sortir ». Or, comme le montrent les travaux sur la motilité, ces stratégies ne passent pas nécessairement par la transformation du potentiel de mouvement en mobilité réelle (Kaufmann, 2005). Elle intègre non seulement les conditions d'accès aux ressources mais aussi leur gestion par les individus selon des formes variables d'articulation entre proximité et mobilité (Bourdin, 2005). Pour des ménages dont les ressources sont en grande partie liées à la proximité, il existe des résistances plus ou moins fortes vis à vis de la mobilité, qu'elle soit quotidienne ou résidentielle. La mobilité représente un « coût » rarement pris en compte dans les recommandations politiques axées sur l'augmentation de la capacité des pauvres à se déplacer (Fol, 2005). En matière de déplacements, ce coût est d'abord financier, car l'accès aux transports, notamment à l'automobile, représente une charge souvent incompatible avec le budget des ménages pauvres. Mais ce coût peut être d'un autre ordre, familial ou social, lorsque la mobilité amène à renoncer à des ressources centrées sur le territoire local. A l'occasion d'opérations de rénovation d'ensembles d'habitat social, les habitants mobilisés ont par exemple refusé une mobilité résidentielle imposée au nom de la mixité sociale, défendant ainsi leur attachement au quartier, aux réseaux de solidarité qui y sont structurés et, partant, le droit à la stabilité. Ne faut-il donc pas prendre en compte l'ancrage local comme un patrimoine des couches populaires, ce qui amènerait à penser en termes de droit à la mobilité plutôt que d'injonctions technocratiques cherchant vainement à appliquer un modèle social et urbain ?

Au total, si la mobilité est bien un facteur d'inégalité dans les sociétés urbaines contemporaines, l'injonction à la mobilité ne saurait répondre à elle seule à la persistance, voire au développement des inégalités. Or les politiques récentes tendent à privilégier des dispositifs centrés sur les individus au détriment de réflexions et d'actions sur les causes structurelles des situations de pauvreté. Elles amènent ainsi à négliger des stratégies qui seraient davantage centrées sur le « développement endogène » des territoires afin de permettre que s'y déploient des trajectoires ascendantes (même si celles-ci ont d'ailleurs pour effet le départ des habitants concernés). Cette façon d'appréhender les inégalités laisse de plus de côté la question fondamentale de la redistribution des ressources.

La vision positive, à la fois descriptive et prescriptive de la mobilité comme forme de liberté, renvoie à des aspirations bien réelles. Mais elle rencontre aussi la force des pratiques sociales, l'inertie des ancrages territoriaux et la critique sociale. Celle-ci n'est pas seulement celle des exclus de la mobilité mais rejoint une contestation plus large, certes encore balbutiante, portant sur les modes de vie contemporains et les difficultés de la gestion individuelle du temps. La liberté dans la modernité consisterait sans doute à pouvoir conjuguer à son gré stabilité et mobilité.

5 Références bibliographiques

- Authier J.Y. (2007), La question des effets de quartier en France. Variations contextuelles et processus de socialisation, in : J.Y. Authier, M.H. Bacqué, F. Guérin-Pace (eds), *Le quartier. Enjeux scientifiques, actions politiques et pratiques sociales*, La Découverte.
- Atkinson R. et K. Kintrea, (2001), Disentangling Area Effects: Evidence from Deprived and Non-deprived Neighborhoods, *Urban Studies*, 38, 12, 2277–2298.
- Bacqué M.H. (2003), *Les nouvelles figures des quartiers populaires, politiques et représentations. Une approche comparative France/Etats-Unis*, Mémoire en vue de l'Habilitation à Diriger des Recherches, Université Paris XII.
- Bacqué M.H. et S. Fol (2005), Ségrégation et politiques de mixité sociale aux Etats-Unis, *Informations Sociales*, 125, 82–93.
- Bacqué M.H. et S. Fol (2007), Effets de quartier : enjeux scientifiques et politiques de l'importation d'une controverse, in : J.Y. Authier, M.H. Bacqué, F. Guérin-Pace (eds), *Le quartier. Enjeux scientifiques, actions politiques et pratiques sociales*, La Découverte.
- Barnes S. (2003), Determinants of Individual Neighborhood Ties and Social Resources in Poor Urban Neighborhoods, *Sociological Spectrum*, 23, 463–497.
- Bauder H. (2002), Neighborhood Effects and Cultural Exclusion, *Urban Studies*, 39, 1, 85-93.
- Blau P. et O. Duncan (1967), *The American Occupational Structure*, Wiley.
- Bordreuil S. (1997), Les gens des cités n'ont rien d'exceptionnel, in : Collectif, *Ces quartiers dont on parle*, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube.
- Bourdin A. (2005), Les mobilités et le programme de la sociologie, *Cahiers Internationaux de Sociologie*, 118, 5–21.
- Blumenberg E. (2002), On the Way to Work : Welfare Participants and Barriers to Employment, *Economic Development Quarterly*, 16, 4, 314–325.
- Blumenberg E. et M. Manville (2004), Beyond Spatial Mismatch: Welfare Recipients and Transportation Policy, *Journal of Planning Literature*, 19, 2, 182–205.
- Boltanski L. et E. Chiapello, (1999), *Le Nouvel esprit du capitalisme*, Paris, Gallimard, 843.
- Bourdieu P. (1993), Effets de lieu, in : *La misère du monde*, Paris, Seuil.
- Bourdieu P. et L. Wacquant, (1998), Sur les ruses de la raison impérialiste, *Actes de la recherche en sciences sociales*, 109–118.
- Brännström L. (2004), Poor Places, Poor Prospects? Counterfactual Models of Neighbourhood Effects on Social Exclusion in Stockholm, Sweden, *Urban Studies*, 41, 13, 2515–2537.
- Brooks-Gunn J., et al. (1993), Do Neighborhood Influence Child and Adolescent Development?, *The American Journal of Sociology*, 99, 2 353–395.
- Cavaco S. et J.Y. Lesueur (2002), Contraintes spatiales et accès à l'emploi : Applications microéconométriques à partir de l'enquête TDE, *Documents de travail*, Groupe d'Analyse et de Théorie Economique.
- Chapple K. (2001), Time to Work : Job Search Strategies and Commute Time for Women on Welfare in San Francisco, *Journal of Urban Affairs*, 23, 2, 155–173.
- Choffel Ph. et E. Delattre, (2002), *Effets locaux et urbains sur les parcours de chômage*, THEMA, Mimeo.
- Coutard O., G. Dupuy et S. Fol. (2002), La pauvreté périurbaine : dépendance locale ou dépendance automobile?, *Espaces et Sociétés*, 108–109, 155–176.
- Coutard O., G. Dupuy et G. Fol (2004), Mobility of the Poor in Two European Metropolises: Car Dependence versus Locality Dependence, *Built Environment*, 30, 2, 138–145.

- Coutard O., G. Dupuy et S. Fol (2006), *Les aides à l'automobilité des pauvres dans une perspective de développement urbain durable*, Rapport pour le PIDUD – CNRS.
- Crane J. (1991), The Epidemic Theory of Ghettos and Neighborhood Effects on Dropping Out and Teenage Childbearing, *The American Journal of Sociology*, 96, 5, 1226–1259.
- Donzelot (2004), La ville à trois vitesses : relégation, périurbanisation, gentrification, *Esprit*, 303.
- Drever A. (2004), Separate Spaces, Separate Outcomes? Neighbourhood Impacts on Minorities in Germany, *Urban Studies*, 41, 8, 1423–1439.
- Ellen I. E. et M.A. Turner (1997), Does Neighborhood Matter? Assessing Recent Evidence, *Housing Policy Debate*, 8, N°4, 833–866.
- Ellwood D.T. (1986) The Spatial Mismatch Hypothesis : Are There Teenage Jobs Missing in the Ghetto?, in : Freeman R.B. et H.J. Holzer (eds), *The Black Youth Unemployment Crisis*, Chicago, University of Chicago Press.
- Fieldhouse, E. A. (1999) Ethnic minority unemployment and spatial mismatch : the case of London, *Urban Studies*, 36, 9, 1569–96.
- Fol S. (2005), *Mobilité des pauvres et rapports au territoire*, Mémoire pour l'Habilitation à Diriger des Recherches, Université Paris I – Panthéon – Sorbonne.
- Friedrichs H., (2002), Response: Contrasting US and European Findings on Poverty Neighbourhoods, *Urban Studies*, vol.17, N°1, 101–104.
- Gans H., (1991), *People, Plans, and Politics. Essay on Poverty, Racism and Other National Urban Problems*, Columbia University Press, NY, Oxford.
- Gobillon L. et H. Selod (2002), Comment expliquer le chômage des banlieues? Le problème d'accès à l'emploi et de ségrégation résidentielle en Ile-de-France, *Working Paper*, CREST.
- Goering J. (2003), *Choosing a Better Life? Evaluating the Moving to Opportunity Social Experiment*, The Urban Institut Press.
- Goux D. et E. Maurin, (2004), Neighborhood Effects on Performances at School, *Working Paper*, CREST.
- Granovetter M. (1973), The strength of weak ties, *American journal of sociology*, n°78, 1361–1380.
- Hanson S. et G. Pratt (1992), Dynamic Dependencies: A Geographic Investigation of Local Labor Markets, *Economic Geography*, 68, N°4, 373–405.
- Haumont A. et J.P. Lévy (1994), Peuplement ouvrier : la dynamique du changement, in : J. Deniot et C. Duthéil, (dir.), *Métamorphoses ouvrières*, Paris, L'Harmattan.
- Ihlanfeldt K. (1994), The spatial mismatch between jobs and residential locations within urban areas, *Cityscape* 1, 1, 219–44.
- Kain J. (1968), Housing segregation, negro employment and metropolitan decentralization, *Quarterly Journal of Economics*, 82, 175–197.
- Kaufmann V. (2002), *Rethinking Mobility. Contemporary Sociology*, Ashgate.
- Kaufmann V. (2004), Social and Political Segregation of Urban Transportation : The Merits and Limitations of the Swiss Cities Model, *Built Environment*, 30, N°2, 146–152.
- Kaufmann V. (2005), Mobilités et réversibilités : vers des sociétés plus fluides?, *Cahiers Internationaux de Sociologie*, 118, 119–135.
- Kaufmann V. (2006), Motilité, latence de mobilité et modes de vie urbains, in : M. Bonnet et P. Aubertel (eds), *La ville aux limites de la mobilité*, PUF.
- Kaufmann V.; M. Bergman et D. Joye, (2004), Motility: Mobility as Capital, *International Journal of Urban and Regional Research*, 28.4, 745–56.
- Lautier F. (2000), Les transformations des espaces de travail et la mobilité urbaine, in : M. Bonnet et D. Desjeux (dir), *Les Territoires de la mobilité*, Paris, PUF, 69–83.

- Le Breton (2005), *Bouger pour s'en sortir. Mobilité quotidienne et intégration sociale*, Armand Colin.
- Lévy J. (2000), Les nouveaux espaces de la mobilité, in : M. Bonnet et D. Desjeux (éd.), *Les Territoires de la mobilité*, Paris, PUF, 155–170.
- Marpsat M. (1999), La modélisation des effets de quartier aux Etats-Unis, une revue des travaux récents, *Population*, 54 (2).
- Maurin E. (2004), *Le ghetto français. Enquête sur le séparatisme social*, Seuil.
- Murie A. et S. Musterd (2004), Social Exclusion and Opportunity Structures in European Cities and Neighborhoods, *Urban Studies*, 41, 8, 1441–1459.
- Newman K. (1999), *No Shame in my Game*, NY, Russel Sage Foundation and Knopf.
- Ong P. (2002), Car Ownership and Welfare-to-Work, *Journal of Policy Analysis and Management*, 21, 2, 239–52.
- Ong P. et E. Blumenberg, (1998), Job Access, Commute and Travel Burden among Welfare Recipients, *Urban Studies*, 35, 1, 77–93.
- O'Regan K. et J. Quigley (1999), Spatial Isolation and Welfare Recipients : What Do We Know?, IBEN, UCB, *Working Paper*, 99–003.
- Orfeuil J.P. (dir.), (2004), *Transports, pauvretés, exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir*, Editions de l'Aube.
- Putnam R. (2000), *Bowling alone. The Collapse and Revival of American Community*, Simon and Schuster.
- Rémy J. (1996), Mobilités et ancrages : vers une autre définition de la ville, in : M. Hirschorn et J.M. Berthelot, *Mobilités et ancrages. Vers un nouveau mode de spatialisation ?* L'Harmattan.
- Rémy J. et L. Voyé (1992), *La ville : vers une nouvelle définition*, L'Harmattan, Villes et Entreprises.
- Rose D. et A.M. Séguin (2007), Les débats sur les effets de quartier : que nous apprennent les approches centrées sur les réseaux sociaux et le capital social?, in : J.Y. Authier, M.H. Bacqué et F. Guérin-Pace (eds), *Le quartier. Enjeux scientifiques, actions politiques et pratiques sociales*, La Découverte.
- Raphael S. et M. Stoll (2002), Can boosting minority car ownership rates narrow inter-racial employment gap?, *Working Paper n° W00-002*, IBEN, UCB.
- Rodgers D. (1998), *Atlantic Crossings*, The Belknap Press of Harvard University Press.
- Schuler M.; B. Lepori, V. Kaufmann et D. Joye (1997), *Des mobilités à la mobilité. Vers un paradigme intégrateur*, Schweizerischer Wissenschaftsrat, Forschungspolitische Früherkennung.
- Shen Q. (2001), A Spatial Analysis of Job Openings and Access in a U.S. Metropolitan Area, *Journal of the American Planning Association*, 67, 1.
- Sorokin P. (1927), *Social Mobility*, Harper and Brothers.
- Taylor, B. et P. Ong (1995), Spatial Mismatch or Automobile Mismatch? An Examination of Race, Residence and Commuting in US Metropolitan Areas, *Urban Studies*, 32, n° 9.
- Urry J. (2000) *Sociology Beyond Societies. Mobilities for the Twenty-First Century*, London: Routledge.
- Vignal C. (2005), Logiques professionnelles et logiques familiales: une articulation contrainte par la délocalisation de l'emploi, *Sociologie du Travail*, 47, 153–169.
- Wilson W.J. (1987), *The Truly Disadvantaged : The Inner City, the Underclass, and Public Policy*, Chicago, Chicago University Press.
- Wenglenski S. (2004), Une mesure des disparités sociales d'accessibilité au marché de l'emploi en Île-de-France, *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, 4, 539–550.